



XLIX Legislatura

DIVISIÓN PROCESADORA DE DOCUMENTOS

Nº 108 de 2020

Carpeta Nº 4177 de 2019 y S/C

Comisión de Legislación del Trabajo y Seguridad Social

CAJA DE JUBILACIONES Y PENSIONES DE PROFESIONALES UNIVERSITARIOS

Se establece un régimen especial de facilidades de pago

VICEPRESIDENTE

Elección

CONTRATADOS DE LA DINAMA

COOPERATIVISTAS DEL TRANSPORTE COLECTIVO DE PASAJEROS

Versión taquigráfica de la reunión realizada el día 8 de julio de 2020

(Sin corregir)

Presiden: Señores Representantes Felipe Carballo Da Costa, Presidente y Pablo Viana, Vicepresidente.

Miembros: Señores Representantes Daniel Gerhard, Pedro Jisdonian, Gabriel Otero Agüero y María Eugenia Roselló.

Invitados: Por la Caja de Jubilaciones y Pensiones de Profesionales Universitarios, doctor Federico Irigoyen, Vicepresidente en ejercicio de la presidencia; arquitecto Walter Corbo, Director secretario; y contador Miguel Sánchez, Gerente General.

Por los contratados de la DINAMA, señora Lucía Bergós, señores Sebastián Horta y Rinaldo Rossi.

Por los cooperativistas del transporte de pasajeros de Montevideo, señores Denis Pereira, Jean Latour y Diego Arias.

Secretario: Señor Francisco Ortiz.

═══════II═══════

SEÑOR PRESIDENTE (Felipe Carballo).- Es un gusto para la Comisión estar recibiendo a la delegación de la Caja de Jubilaciones y Pensiones de Profesionales Universitarios integrada por el doctor Federico Irigoyen, vicepresidente en ejercicio de la presidencia; el arquitecto Walter Corbo, director secretario, y el contador Miguel Sánchez, gerente general.

En la Legislatura pasada entró al Parlamento un proyecto de ley enviado por el Poder Ejecutivo y, con gran acierto en el comienzo de la presente, la Cámara decidió conformar en una sola Comisión lo que es el trabajo y la seguridad social. Este era un proyecto que estaba en la Comisión de Seguridad Social e ingresa para estudio de esta comisión; obviamente, está desarchivado y a estudio de sus integrantes.

Ustedes nos solicitaron una entrevista a efectos de poder brindar mayor información con respecto a los antecedentes, a los motivos de la iniciativa que seguramente habrán trabajado con el Poder Ejecutivo y que tiene que ver con la refinanciación de deudas en el ámbito de esta Caja.

SEÑOR IRIGOYEN.- En primer lugar, quiero agradecer que nos hayan recibido para explicitar los motivos que llevan a la Caja a generar este proyecto de ley de refinanciación o de adecuación del cálculo de adeudos de los profesionales.

El proyecto de ley a consideración de la Comisión contempla las situaciones de aquellos profesionales universitarios que por diferentes motivos a los que se agregan los derivados de la difícil situación económica a nivel nacional en la que está incidiendo la emergencia sanitaria declarada por Decreto 93/020– han adquirido adeudos por concepto de aportes con la Caja de Jubilaciones y Pensiones de Profesionales Universitarios, previendo un régimen que coadyuvará a la vez a reforzar la buena gestión de la morosidad de los afiliados al Instituto.

El texto propuesto reitera básicamente el régimen especial de refinanciación de adeudos que fuera establecido por la Ley Nº 18.061 si mal no recuerdo, se promulgó en el año 2006 y que tuvo una aplicación adecuada, con efectos positivos para los profesionales deudores y para la propia Caja.

La situación de morosidad de los afiliados incide negativamente en los ingresos destinados al servicio de las prestaciones establecidas legalmente, ya que el instituto se sustenta en un sistema de solidaridad intergeneracional.

En virtud de lo expuesto, y teniendo plena conciencia del carácter tuitivo que debe en todo momento asumir un instituto de seguridad social ante sus afiliados, se ha considerado que resulta oportuno y conveniente establecer a través de la ley cuya sanción se propicia, un régimen especial puntual de actualización de obligaciones, más beneficioso que el régimen del Código Tributario aplicable a la Caja, mediante la variación del Índice Medio de Salarios Nominales y el incremento con una tasa de interés del cuatro por ciento (4%) efectiva anual.

Los importes así determinados podrán abonarse al contado o mediante pago convenido en un máximo de 120 cuotas mensuales, con una tasa de interés para la financiación del 4% efectiva anual. A su vez, las cuotas del convenio se reajustarán semestralmente en enero y julio, de acuerdo con el Índice Medio de Salarios Nominales (IMSN).

Se entiende conveniente a su vez prever en el texto proyectado que los períodos que se financien al amparo de este régimen especial no podrán ser incluidos en posteriores convenios de facilidades de pago y deberán abonarse en su totalidad previo a la suscripción de un nuevo convenio por adeudos posteriores.

Por otra parte, en consonancia con la Ley Orgánica Nº 17.738, del 7 de enero de 2004, quienes se amparen al régimen proyectado y celebren convenio de pagos no podrán entrar en goce de los beneficios que otorga la Caja sin que medie previamente la cancelación de la totalidad de las cuotas, así como toda otra obligación, quedando exceptuados los subsidios por incapacidad temporal y gravidez, y por incapacidad no definitiva. Resulta importante además prever que a quienes suscriban convenios de facilidades y se encuentren al día con el pago de las cuotas, así como con las restantes obligaciones para con la Caja, se les otorgará el certificado que habilita al cobro de sueldos y honorarios artículo 124 de la ley citada.

Es objetivo que el régimen de facilidades promovido alcance a más de 5.000 afiliados morosos, de los cuales el 81% conforma una cartera de mediana o de alta probabilidad de recuperación.

Es de destacar que más 2.800 profesionales de ese conjunto tienen menos de 50 años de edad. Para estos la regularización de sus adeudos significaría su reinserción en el sistema de coberturas de seguridad social que la Caja brinda.

En cuanto a los resultados económicos, se estima que este régimen facilitará la recuperación de capitales adeudados por más de $ 800.000.000, a través de un régimen que asegura convenientemente los servicios de amortización e interés y la actualización de los montos adeudados.

Por las consideraciones realizadas, se estima beneficioso para la Caja de profesionales universitarios y, por consiguiente, para todos sus afiliados, promover un régimen de vigencia acotada como el que se ha descrito, que permita regularizar situaciones de adeudos de otro modo de difícil recuperación, posibilitando a su vez que dichos cotizantes accedan finalmente a los beneficios que brinda la Caja, régimen que contribuye así al fortalecimiento institucional en un todo comprometido con el afianzamiento de la seguridad social, en la cual el país tiene una arraigada tradición de vanguardia.

Esta es la exposición de motivos por la cual la Caja considera muy oportuno promover esta ley; si bien es un beneficio para la Caja, porque generaría la posibilidad de recaudar, también da una oportunidad importante a profesionales que han ido quedando por el camino con sus aportes, a quienes lógicamente el Código Tributario les genera deudas muy difíciles de afrontar teniendo que seguir en el ejercicio de la profesión y, consiguientemente, haciendo aportes.

El hecho de estar aquí hoy hace que aproveche la oportunidad para referirme a un segundo tema por el cual ustedes recibieron a un grupo de profesionales hace un tiempo atrás, que plantearon un proyecto de ley de exoneración de tributos. En relación con eso también queremos dar nuestra opinión.

Entonces, vamos a referir al anteproyecto de ley presentado por un grupo de profesionales, a efectos de contemplar la situación de quienes se han encontrado impedidos de trabajar por la emergencia sanitaria. En el texto entregado se hace referencia a situaciones no contempladas por la Caja y se prevé una "exoneración" entre comillas de los aportes correspondientes a los meses de marzo, abril y mayo de 2020, lo que en nuestra opinión merece serios reparos.

En primer lugar, cabe precisar que el aporte a la Caja no es un tributo, en tanto el sujeto activo del mismo no es el Estado, y deviene por el acaecimiento del hecho generador que, en este caso, es el ejercicio libre profesional. Se trata de una prestación pecuniaria de carácter legal con el fin de brindar las coberturas en las contingencias de seguridad social que ocurren a los integrantes del colectivo amparado por nuestro

Instituto, el que se sustenta en un régimen de carácter contributivo, basado en principios como el de la solidaridad intergeneracional e interprofesional.

Tratándose de profesionales que no hayan tenido actividad por la situación de emergencia sanitaria como se invoca en el texto entregado, su situación encuadra en las declaraciones de no ejercicio que posibilita el régimen establecido en la Ley N° 17.738, que refiere a nuestra Caja, que atendiendo a la emergencia sanitaria fue flexibilizado mediante resolución del Directorio del 17 de marzo de 2020. Por esta última entre otras medidas se prorrogó el plazo de las obligaciones y la validez de certificados, y se dispuso la admisión de declaraciones de ejercicio y no ejercicio por períodos menores a 90 días.

La aprobación de una "exoneración" entre comillas como la que se gestiona surtiría en la práctica efecto similar a la declaración de no ejercicio, en tanto para el cómputo del período se requiere una cotización efectiva.

Agradecemos desde ya la oportunidad que nos ha brindado la Comisión para la explicitación de los motivos del proyecto de ley sobre facilidades de pago, a la vez que apelamos a la necesidad de una coordinación de las acciones que refieren al vínculo de los profesionales universitarios con su instituto de seguridad social a efectos de priorizar la totalidad del colectivo íntegramente considerado y la sustentabilidad del sistema.

SEÑOR PRESIDENTE.- Voy a hacer dos consultas para profundizar un poco el conocimiento sobre la propuesta que tenemos a estudio.

En primer lugar, quisiera saber en qué cifras está posicionado el déficit que tiene la Caja.

En segundo término, quisiera saber desde cuándo se arrastra esta situación. Me imagino que con la emergencia sanitaria todo esto se ha profundizado, pero no es algo nuevo sino que viene desde hace un tiempo. Me gustaría que pudieran historiar un poco a ese respecto o darnos su visión.

SEÑOR SÁNCHEZ.- Efectivamente, hay una situación estructural de la Caja que se viene analizando desde hace larga data mediante estudios actuariales que permiten ir anticipándonos a su futuro.

Desde el año 2010 nos encomendaron trabajos, tanto a los servicios como a consultoras especializadas, que han realizado un diagnóstico de la situación de la Caja, porque en materia de seguridad social los cambios no pueden prevenirse en la inmediatez o en el corto plazo. Desde el comienzo esos estudios permiten que vayamos avizorando una serie de situaciones, fundamentalmente basadas en cambios de comportamiento de los profesionales y en cambios demográficos, que generan problemas de seguridad social para todas las entidades en esta materia yo diría que no ya a nivel nacional, sino mundial, pues hay una mayor longevidad, una diferente participación del colectivo en el ejercicio libre de la profesión, y un comportamiento que tenemos comprobado a partir de datos estadísticos del Instituto Nacional de Estadística, que nos permiten sostener que más del 40% de los profesionales no tienen como única actividad el ejercicio libre de la profesión, lo que no era así en la antigüedad como se dijo en los informes para sustentar otros temas y se trata de una prestación pecuniaria que opera solo en el caso del ejercicio libre. Entonces, cuando se hicieron los primeros estudios y se analizaron las variables en conjunto se determinó que la viabilidad de la Caja rondaría unos veinte años; en la actualidad se han ratificado plenamente esos estudios. Ahora, año tras año, en la medida en que se repiten los datos, se empieza a definir un horizonte que no quiero definir como problemático nos estamos anticipando lo suficiente como para no llamarlo así, pero sí que se constituye como una alerta, ya que la probabilidad de que el patrimonio neto de la Caja no sea negativo ya no puede sustentarse. Ese punto sigue estando en el mismo lugar cronológico en el futuro, pero transcurrieron diez años y ahora

estamos hablando de diez, once, o doce años de viabilidad. Estos son estudios actuariales y no son determinísticos; por lo tanto, si bien se trata de estimaciones, son hechas con un criterio técnico muy agudo y luego son monitoreados por diversas entidades de contralor. De hecho, contamos con la certificación del Instituto de Estadística de la Facultad de Ciencias Económicas en cada uno de los trabajos.

Esto era para dar un antecedente del porqué de los déficits. Hasta hace cuatro o cinco años la Caja tenía un resultado operativo positivo. Sin embargo, las proyecciones decían que en estos años íbamos a comenzar a ver déficits operativos. Es importante señalar que estamos hablando de déficits operativos. ¿Qué implica esto? Ingresos operativos menos egresos operativos. Los ingresos operativos son los que la ley determina como posibles ingresos de la Caja, que básicamente son aportes de su colectivo en diversas formas, directos e indirectos, y por otro lado, tenemos los egresos, que son las prestaciones que la Ley Nº 17.738, del año 2004, define a la Caja, que básicamente son jubilaciones, pensiones y subsidios. Esta ecuación de ingresos menos egresos se ha venido deteriorando por las razones que explicaba en la introducción y antes de la pandemia estábamos coincidentemente con lo que indicaban las proyecciones; los resultados de los balances de la Caja confirman estos números en el orden de los $ 180.000.000 de déficit mensual.

Hay que recordar que en términos relativos los números son importantes o no lo son; de todas maneras, todo número es importante; el número de referencia de la Caja es de US$ 25.000.000 o US$ 26.000.000 dependiendo del tipo de cambio que se destinan por mes al pago de jubilaciones. Por lo tanto, estamos hablando de un volumen anual de operación importante. Estos números son una alerta, pero no son un problema; la Caja no está fundida, sino que tiene tiempo de hacer sus correcciones y me consta que en eso está trabajando el directorio junto con una comisión de marco legal que, de hecho, tiene prevista la presentación de un proyecto de ley para atender algunos cambios que pueden resultar menores a la hora de analizarlos, pero que pueden dar la viabilidad necesaria al instituto.

De manera que remarco este aspecto, no para evadir la pregunta, sino para que no se genere una idea de que esta es una Caja con problemas que no tienen solución. Yo diría que se trata de todo lo contrario: es una Caja que tiene solución, que acompaña la evolución natural de los regímenes de seguridad social a nivel nacional ni que hablar y del mundo, donde en la antigüedad no muy lejana porque en seguridad social veinte o treinta años no es mucho se financiaba cada pasivo con diez o doce activos; hoy en el Uruguay, en su conjunto, el número es de cuatro a uno. Nuestra caja tiene ese número, es decir cuatro activos por cada pasivo, pero como no se ha llegado a la madurez del régimen deberíamos estar acumulando reservas y la situación de estos déficits operativos que se comentan no contribuye a ese objetivo.

A partir de la pandemia se tomaron medidas, dentro de lo que fue posible para la Caja, que permitieron atender la necesidad de los profesionales que realmente tenían un problema y podían demostrarlo, con afectación del más del 50% de sus ingresos en comparación con lo que facturaban antes del advenimiento de la emergencia sanitaria. Quienes pudieron demostrar eso y quisieron adherir tuvieron un diferimiento de pagos, inicialmente de tres meses, y posteriormente una financiación de sus adeudos. Lógicamente, en una situación inicial de déficit en alguna medida esto lo incrementa, pero fue una situación absolutamente controlada; no hubo una exacerbación de esto y digamos que durante los dos meses pico el déficit se incrementó en $ 150.000.000, pero ha tendido a normalizarse ahora.

Lo que proponemos es el objetivo de nuestra presentación y de nuestra presencia aquí es brindar a los profesionales la posibilidad de reinsertarse en el régimen de

seguridad social para que tengan protegidas sus contingencias a futuro y también en el presente, obviamente, porque recordemos que la Caja brinda subsidios en caso de enfermedad y deja pensiones para los familiares en caso de una situación fatal; en fin, tiene una serie de beneficios que el afiliado que no está al día con sus obligaciones no percibe, y quien no está en ejercicio tampoco.

Entonces, este proyecto de ley de refinanciación que se presenta trata de promover una facilidad mayor para esos profesionales que la del régimen normal, durante una ventana temporal, pero teniendo un criterio agudo y ajustado de protección de los ingresos de la Caja para el resto del colectivo. Por eso se plantea la posibilidad de ajustar los importes adeudados y en lugar de calcularlos como normalmente establece la ley cuando hay deudas, es decir a través del Código Tributario por el que como bien dijo nuestro presidente, las cifras a veces se vuelven impagables, en esa ventana temporal se plantea ajustarlos a través del Índice Medio de Salarios Nominales. ¿Por qué? Porque ese índice es la métrica de ajuste de las obligaciones de la Caja; las prestaciones se ajustan mediante ese índice, y además con el agregado de un 4% porque tenemos que manejar las finanzas de la Caja y su patrimonio con los cuidados de un buen padre de familia.

Creo que esto responde a la inquietud planteada.

SEÑOR CORBO.- Como decía el presidente, nosotros presentamos este proyecto en el año 2018 y evidentemente contemplaba muchos planteos que nos hicieron afiliados para regularizar su situación. Me parece justo y honesto comentar que una vez sabido que se había presentado, cada tanto también se consulta en qué está. Por eso, manifestamos nuestra alegría y agradecimiento hacia ustedes porque es un hecho relevante que el proyecto haya sido desarchivado e incorporado al estudio.

Como decía el presidente, en el informe se manejan las cifras de afiliados para los que esto puede implicar la posibilidad de ajustarse e incorporarse nuevamente al sistema de seguridad social, por lo que me parece relevante destacar este hecho y también agradecer a la Comisión que haya retomado este tema y, por supuesto, que nos haya recibido.

SEÑOR PRESIDENTE.- Este proyecto integra el orden del día y una vez que se retire la delegación seguramente vamos a utilizar muchos de los elementos que ustedes expresaron para seguir estudiando y trabajando en este proyecto de ley, y seguramente en el transcurso de la próxima semana les estaremos haciendo alguna consulta más para ampliar el tema.

SEÑOR IRIGOYEN.- Cualquier información que necesiten no duden en solicitarla. Estamos a su disposición.

SEÑOR PRESIDENTE.- Muchas gracias.

(Se retira de sala la delegación de la Caja de Jubilaciones y Pensiones de Profesionales Universitarios)

——Corresponde considerar la elección de vicepresidente de la Comisión de Legislación del Trabajo y Seguridad Social.

SEÑOR JISDONIAN.- Propongo al diputado Pablo Viana para la Vicepresidencia de la Comisión.

SEÑOR PRESIDENTE.- Se va a votar.

(Se vota)

——Cinco en seis: AFIRMATIVA.

Ha sido elegido el diputado Pablo Viana como vicepresidente.

(Ingresa a Sala una delegación de la Dinama)

——La Comisión tiene el agrado de recibir a una delegación de contratados por la Dinama integrada por la señora Lucía Bergós, y los señores Rinaldo Rossi y Sebastián Horta.

Nos solicitaron ser recibidos por esta Comisión a los efectos de informar la opinión que tienen acerca de la situación que están atravesando.

SEÑOR ROSSI.- Muchas gracias por recibirnos.

Nosotros estamos aquí hoy por la situación en que se encuentra la Dirección Nacional de Medio Ambiente por la aplicación del decreto de austeridad, el Decreto Nº 90 del año 2020. La verdad es que si bien somos conscientes de que esta situación ha pegado en todos lados, entendemos que en la Dirección Nacional de Medio Ambiente tiene un efecto particular; no pega igual en todos lados por varias razones.

Estamos ante una doble cuestión: por un lado, estamos en el proceso de creación de un nuevo Ministerio de ambiente que recientemente fue sancionado en la LUC, que va a basarse en la Dirección Nacional de Medio Ambiente y en la Dirección Nacional de Aguas. Es decir que estamos de cara a un fortalecimiento de la institucionalidad ambiental y eso puede implicar que las personas que deben estar aplicando este decreto hoy hablo a nivel ministerial no sean necesariamente quienes tengan que hacerse cargo de esas competencias una vez creado el Ministerio. Eso ya de por sí genera una cierta complejidad.

La otra cuestión es la composición que tiene la Dirección Nacional de Medio Ambiente en su trayecto histórico. Nosotros, los trabajadores contratados, somos un 40% del total de los funcionarios de esa dirección. Entonces, aplicar esa reducción pega bastante fuerte en la Dinama porque los contratados somos casi la mitad de los funcionarios que nos desempeñamos en la Dirección; en este sentido, siempre se genera un poco de confusión porque el porcentaje que representamos los funcionarios contratados dentro de la Dinama y el de reducción de los contratos de vínculos de servicios personales que establece el decreto es igual. Retomando la idea: esa reducción del 40% del personal no representa lo mismo si se hace en un lugar donde los contratados asciendan a un 5% o a un 10% a que si se hace en la Dinama, donde somos el 40%. Además, de ese 40% casi todos somos trabajadores con un perfil profesional y técnico, en su gran mayoría. El 80% de estos contratados somos profesionales creo que solamente hay un 17% de técnicos y un 3% de administrativos y en su enorme mayoría creo que en un 64% tienen una antigüedad de más de tres años; luego hay otros que tienen un promedio de cinco años de antigüedad y otros hasta de quince. Esto quiere decir que se trata de personas que hace mucho tiempo que están integradas a la institución, formándose, adquiriendo experiencia en su funcionamiento y generando vínculos con actores externos.

Por otra parte por este motivo es que estamos pidiendo integrar la nómina de excepciones del artículo 4° de este decreto, que no se nos aplique esa reducción, el ahorro que se está buscando con este decreto en realidad no va a ser tal, sino que va a resultar contraproducente porque prescindir de estos contratos es prescindir de equipos técnicos y de personas formadas que si se fueran a recontratar saldrían más caras para el Estado. Esa también es una cuestión por la cual nosotros pedimos que se nos ampare como excepción.

Por otro lado, en caso de aplicarse a rajatabla este decreto estaríamos reduciendo o diezmando las capacidades de una institución que va a ser parte del nuevo Ministerio como ya dijimos y que además hoy es clave en el país porque Uruguay es un país plenamente dependiente de sus recursos naturales. El sector agroexportador y el sector

turismo representan un porcentaje muy importante del producto bruto interno. Nosotros, como trabajadores del ambiente, muchas veces somos quienes estudiamos la posibilidad de realizar ciertas inversiones y de concretar proyectos que también representan un impacto importante para la economía. Es decir que una cantidad de inversiones que representan cifras astronómicamente superiores a lo que se está tratando de ahorrar dependen de que el trabajo de la Dinama salga en tiempo y forma. Cualquier carretera o puente que presenten los organismos públicos o las industrias necesitan de la acción de esta Dirección. Sin ir más lejos: la inversión más importante que tiene hoy el Uruguay va a depender de que los permisos y las gestiones de la Dinama salgan en tiempo y forma. Por eso es que nosotros entendemos que debemos ser incluidos dentro de las excepciones mencionadas.

También quiero agregar que este tema de los contratos de la Dinama, vinculado con la cuestión de que en muy poco tiempo vamos a formar parte de un nuevo Ministerio, es solamente la punta del iceberg de la cuestión del futuro Ministerio de Ambiente y de la Dirección Nacional de Medioambiente. Nosotros somos la cara visible hoy por hoy, pero todos sabemos que todos los organismos están preparando su presupuesto para los próximos cinco años. Entonces, naturalmente, en ese contexto uno debe ocuparse de fortalecer las áreas de las que deberá hacerse cargo y ejecutar, poniendo los pingos, y esa es otra preocupación que tenemos. En este momento, lo que de algún modo también estamos deseando fervientemente es que se designe un ministro de Ambiente que sea quien se ocupe de estas cuestiones, es decir, de definir con qué contratos y recursos de los que tiene actualmente va a contar, y también para que defina el presupuesto porque si el presupuesto ya está elaborado cuando esa persona se haga cargo, realmente va a tener una posibilidad de gestión muy acotada. Yo sé que es muy habitual que todos quienes reclamamos solicitemos que nuestro planteamiento sea dirigido al presidente o a las más altas esferas, porque para uno el reclamo que tiene siempre es el más importante, pero realmente consideramos que son quienes tienen en sus manos la cuestión y, en nuestro caso, por lo vital de nuestra labor, pedimos eso, precisamente, que nuestra preocupación sea elevada directamente al presidente de la República, a la Oficina de Planeamiento y Presupuesto, y al Ministerio de Economía y Finanzas.

SEÑOR HORTA.- Quisiera aportar algo más en cuanto al perfil técnico de estos ciento cinco trabajadores que eran ciento siete o ciento ocho, pero algunos ya fueron renunciando por diferentes circunstancias personales y también por el estrés que genera esta situación de inestabilidad.

Entre nosotros tres hay un abogado y dos biólogos, con mucha experiencia en temas ambientales desde hace mucho tiempo, y estos son perfiles que no son fáciles de conseguir. Suena un poco raro que lo diga yo, pero estoy representando a ciento seis personas entre las que hay guardaparques, geógrafos, ingenieros químicos, ingenieros ambientales, especialistas en turismo, geólogos, antropólogos, sociólogos; representamos una masa crítica, un plantel de trabajadores que desempeñamos tareas como funcionarios de la institución en temas ambientales.

Todos nuestros contratos fueron concursados; ninguno vino por ser amigo de nadie; esto lo concursamos y lo peleamos entre varios especialistas técnicos. No hay muchos en nuestra especialidad que tengan el conocimiento o la capacidad técnica para realizar lo que nosotros hacemos.

No voy a nombrar todas las actividades que desempeñamos porque no los quiero aburrir, pero entre ellas hay algunas que son esenciales para el ministerio como las inspecciones, los controles de la normativa ambiental, el trabajo con las comunidades y los pobladores locales en el entorno de las áreas protegidas, el diseño de las políticas ambientales; muchos de nosotros participamos en el Plan Nacional Ambiental para el

Desarrollo Sostenible, en la Estrategia Nacional de Biodiversidad, en el Plan Estratégico para el Sistema Nacional de Áreas Protegidas.

Esto que nuestro compañero describía se da en un contexto nuevo como es el del recién creado Ministerio de Ambiente; puede pensarse que estas funciones quedarían sin que ningún funcionario pudiera llevarlas adelante o generando un peso extra sobre los funcionarios y los contratados, que ya no damos abasto porque hemos abarcado muchas actividades con el correr del tiempo. Entonces, esto recaería en ese 60% de funcionarios que hoy tiene la Dinama en su plantel de trabajadores.

Por otra parte, entendemos que para un nuevo ministerio sería más costoso encarar nuevamente todos los procesos de búsqueda y de contratación de estos perfiles técnicos.

SEÑORA BERGÓS.- Gracias por recibirnos en el día de hoy.

Como todos sabrán, en los últimos años la temática ambiental ha adquirido mayor demanda social y política, no solo a nivel nacional sino también internacional. Precisamente por ello, por esas nuevas demandas, se ha ido llamando para ocupar estos cargos bajo la figura de contratación, que es la que nos rige a nosotros. Entendemos nuestra experiencia nos permite hablar con propiedad que va a ser necesario que el nuevo ministerio adopte esas líneas y atienda las demandas que han surgido. Ahí es donde vemos esto en diferentes etapas. Este desmantelamiento, digamos, previo a la creación del ministerio impedirá que el nuevo organismo aproveche esas capacidades generadas en la Dinama para que aporten a la definición de las nuevas líneas. Esto no significa que las contrataciones sean tomadas por el nuevo ministerio porque entendemos que hay una necesidad de formalización de muchas de las funciones, indispensable, pero sí capacidades para aportar en las discusiones, que se están perdiendo en forma anticipada, por decirlo de alguna manera.

El decreto prevé la no renovación del 40% de los gastos asociados a las contrataciones. Nosotros mantuvimos una reunión con el director Nacional y sabemos que presentó una propuesta al Ministerio de Economía y Finanzas para que se haga un menor recorte. El director, que fue compañero de trabajo nuestro durante muchos años, también entiende cuáles son las actuales necesidades de la Dinama ante la creación del nuevo ministerio y considera que el recorte es grave de acuerdo con la situación en la que nos encontramos.

SEÑOR ROSSI.- No sabemos exactamente cuánto implicó ese recorte; es parte de nuestros reclamos. No sabemos de cuánto fue la propuesta; parte de nuestros reclamos incluía también conocer los criterios y la propuesta de recontrataciones. Nosotros queremos contar con un interlocutor para saber a ciencia cierta cuál será nuestra situación en virtud del contexto de creación del nuevo ministerio.

Sabemos que desde la Dinama, tanto los gerentes como el director han hecho un esfuerzo por sostener los equipos porque saben que son las herramientas que tienen para funcionar y porque las responsabilidades siguen estando ahí.

SEÑOR HORTA.- No sé si se dijo que muchos de nuestros contratos no significan un gasto para el Estado. Quizás sea más fácil prescindir de nosotros porque no tenemos capacidad de reclamo como trabajadores; o sea: nuestros sueldos se pagan a través de donaciones internacionales procedentes de varios lados, por ejemplo, del GEF Global Environment Fund o de un fondo francés, FFEM.

(Interrupciones)

——Del PNUD… Bueno, en realidad no; tiene otro carácter. Pero, de todas maneras, hay varias donaciones internacionales que son las que financian nuestros contratos. Entonces, no vemos la necesidad de reducir la cantidad de trabajadores

cuando ni siquiera son un gasto para el Estado; al revés, entendemos que el aporte que damos al Estado es mucho mayor, en nuestra consideración, por supuesto.

SEÑOR GERHARD.- Quisiera saber qué tipo de información les han dado las autoridades con relación a la cantidad de trabajadores cesantes y a las fechas.

(Diálogos)

SEÑOR OTERO AGÜERO.- Mi consulta va de la mano con el planteamiento respecto al compromiso existente y del lugar del que provienen los fondos.

¿Ustedes entienden que hay alguna pérdida más política, internacional, en esta política de desintegrar un poco la Dinama? Quisiera saber si entienden que hay otras cuestiones que van muchísimo más allá, inclusive, no sé si de estándares pero, bueno, la gente que convenió, que puso el dinero, lo hizo en función de determinadas acciones que van a favor del planeta y no solo de los uruguayos.

SEÑOR JISDONIAN.- Con relación a los aportes internacionales quisiera saber si vencen al igual que los contratos o si van más allá.

SEÑORA BERGÓS.- Nosotros tenemos las fechas de vencimiento de los contratos. El mayor porcentaje venció el 30 de junio; algunos se vencieron antes y otros lo harán en diciembre. Estas serían las fechas en que se vencieron los contratos y las fechas en las que no se harían las renovaciones en los casos en que así se resuelva.

En la reunión que mantuvimos con el director nos planteó su intención, lo que pensaba plantear al Ministerio de Economía y Finanzas: no renovar quince contratos y reducir horas en otro tanto, bueno, en un número indefinido de contratos. Esto fue lo que él nos planteó. Después no hemos tenido otras informaciones oficiales sobre cuánto de eso efectivamente se aplicó.

El conteo que tenemos es en función de que conocemos la situación de nuestros compañeros; sabemos que algunos han recibido llamadas telefónicas no hubo otro tipo de comunicación, más oficial, al respecto diciéndoles que no se iban a renovar los contratos. También sabemos que de los contratos que se vencieron el 30 de junio muchos iniciaron el trámite de renovación; otros no. Aquí es donde se empezaría a aplicar la no renovación que preveía el director, pero no contamos con muchos más datos oficiales de cómo se hará eso.

Lo mismo sucede con la reducción de horas. Lo que vamos sabiendo es lo que conversamos entre nosotros sobre algunas personas que recibieron llamadas telefónicas a quienes se les trasladó determinada información.

Ahora me voy a referir al origen de los fondos y a las pérdidas internacionales. Los fondos destinan dinero a muchos de los proyectos que financian nuestros cargos, ciertas inversiones y gastos para el cuidado ambiental de nuestro país, pero para poder aplicar nuevamente a ese fondo se debe realizar una evaluación de lo que se ha cumplido en la versión anterior. Efectivamente, hay que rendir cuentas.

Hay otros números internacionales que Sebastián maneja mejor porque trabaja en el Sistema Nacional de Áreas Protegidas. En este caso hay ciertos compromisos asumidos por el país a través de una serie de convenciones internacionales sobre el tema, de las que el país es signatario, y en función de ellas es que nos comprometemos a alcanzar ciertos porcentajes de protección en el territorio y ese tipo de cosas. El hecho de no cumplir con estos convenios implica, claramente, una afectación a la imagen internacional.

Finalmente, algunos de los proyectos tienen un período de duración mayor al de los contratos. Los proyectos pueden ser a cinco años y las contrataciones pueden ser por un

año, y se van evaluando. La duración máxima será igual al período de duración del proyecto, pero pueden tener otros períodos de evaluación intermedios. En general es así.

SEÑOR ROSSI.- Están los llamados Acuerdos Multilaterales sobre el Medio Ambiente, Amuma, que van desde la protección de la biodiversidad, los recursos genéticos, a la gestión de productos químicos, etcétera. Cuando Uruguay es signatario de dichos acuerdos las administraciones de dichos acuerdos también gestionan los proyectos de apoyo para cumplirlos.

En cuanto a la pregunta del señor diputado, tengo entendido que se acaban de aprobar dos nuevos proyectos. Uno de ellos es el del BID, que tiene una nueva fase, que es el más importante y servirá para apoyar la estructura de la Dinama.

El otro proyecto es del GEF el fondo mundial ambiental; se acaba de aprobar, para Áreas Protegidas, con una cifra que ronda los US$ 2.600.000; habría un nuevo proyecto para los próximos años.

SEÑORA BERGÓS.- Es muy reciente.

SEÑOR HORTA.- Hay compromisos internacionales sí, con las Naciones Unidas, por ejemplo, con marcos internacionales de cumplimiento que Uruguay ratifica y en mi opinión técnica nuestro país quedaría muy mal parado porque habría que devolver ese dinero porque no estaría cumpliendo con compromisos internacionales en temas de medioambiente. Esto no quedaría muy bien.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tenemos el material que nos alcanzaron que por lo que vimos incluye una carta dirigida a la Secretaría de la Presidencia.

Vamos a realizar las consultas y evaluar entre nosotros cómo proceder. Este es un tema importante; es un tema político que ameritará que los integrantes de esta Comisión mantengan un intercambio respecto a los pasos a seguir, teniendo en cuenta la preocupación que ustedes están trasmitiendo por la pérdida de ciento cinco puestos de trabajo y lo que ello significa.

Agradecemos que nos hayan informado de esta situación.

SEÑOR ROSSI.- Perdón, presidente, pero quisiera aclarar que no decimos en ningún momento que se vayan a perder esos ciento cinco puestos de trabajo, sino que se va a aplicar el 40% de reducción sobre el total. No sabemos cuál es el número exacto. Nos gusta manejar la información correcta, que quede clara y no queremos generar alarma diciendo que se perderán ciento cinco puestos. Quería aclarar este aspecto.

A su vez, esa fue una petición calificada que presentamos a quienes entendimos que tenían posibilidades de exceptuarnos de lo establecido en el decreto, es decir, a la entonces ministra de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente, a la Presidencia y al Ministerio de Economía y Finanzas.

También presentamos una carta abierta a quien en aquel momento sonaba como futuro ministro de Ambiente, es decir, al señor diputado Gerardo Amarilla, pues entendemos que ahora la temática ambiental, en momentos de la creación del ministerio, debe recobrar el lugar y la prioridad que tuvo en la campaña electoral de 2019. Ahora es el momento de adoptar las medidas concretas para que este ministerio sea realmente una institución que supere a la existente y no sea una Cartera creada con dos direcciones de las tres, porque la de ordenamiento territorial quedaría por fuera.

SEÑOR PRESIDENTE.- Vale la aclaración.

Agradecemos su presencia en el día de hoy.

(Se retira de Sala la delegación de la Dinama.- Ingresa a Sala una delegación de obreros de las cooperativas del transporte de pasajeros)

—La Comisión de Legislación del Trabajo y Seguridad Social recibe a una delegación de obreros de las cooperativas del transporte de pasajeros integrada por los señores Denis Pereira, Jean Latour y Diego Arias.

SEÑOR PEREIRA.- Gracias por recibirnos. Pertenezco a la Cooperativa de Obreros y Empleados del Transporte Colectivo, COETC.

Esto se trata de lo que ya es de público conocimiento, es decir, de una rebaja salarial, que nos parece injusta. Creo que durante todos estos años los cooperativistas hemos perdido un montón de cosas y que hemos colaborado con el sistema, pero hasta el momento no nos habían tocado el salario y ello sucedió debido a una injusta paramétrica.

Personalmente varios piensan lo mismo, creo que dicha paramétrica debería ser diferenciada con relación a las demás empresas debido a lo que significan los aportes. Las cooperativas aportamos por el 100% de lo que se recibe, no evaden nada ni obtienen ningún beneficio.

En su momento, la paramétrica permitía que las empresas tuvieran un porcentaje de ganancia, pero desde hace mucho tiempo la ganancia es cero. Se ha ajustado tanto, tanto la paramétrica que ya no deja margen. Entendemos a la comuna cuando dice que se trata de un servicio público, esencial y que el transporte público es el medio básico del trabajador, pero ahora los números no dan.

Se habla del 7,5 % de rebaja salarial que en el caso de las cooperativas eso no es así, porque la realidad indica que sería de 12,5% como mínimo porque sería el 5% o el 6% más el 7,5%, ya que en el caso de las cooperativas uno es cooperativista, es mía la empresa. Por lo tanto, no sería el 7,5% sino el 12% o el 13% de rebaja salarial. Al aplicarse ese 5% de rebaja del sistema, ¿de dónde lo van a sacar? De mí, del socio cooperador que, en definitiva, es el dueño de la empresa. Y esto es sin contar lo que viene después, es decir, renunciar en setiembre al aumento que va a venir o a pagar en cuatro cuotas. Son cosas que se van perdiendo. Hoy tenemos a algunas personas en el seguro de paro que cobran el 50% de su sueldo, perdiendo los aguinaldos y las licencias, para darle posibilidad a quien se quedó trabajando a fin de que cobrara un sueldo. Hubo muchas personas que no cumplían con las ciento cincuenta jornadas y, por lo tanto, no iban a cobrar nada. Hay gente que por un asunto de enfermedad terminó cobrando $ 5.000 o $ 6.000. Y, bueno, esto no era justo. Entonces, los que más o menos salíamos prolijos fuimos voluntariamente al seguro especial creado por el Covid 19.

No es lógico que la Intendencia nos aplique esto, aunque hablan del 72% o 73% de masa salarial. No traje la documentación, pero debo decir que nosotros contratamos a la empresa Deloitte para que realizara una auditoría interna y nos dice que la masa salarial es del 61% o 62%; se habla de 40% de subsidio de parte de la Intendencia, pero en realidad los números nos indican que es del 30% o 31%. ¡Hay diferencias de números!

Lo que quiero decir, básicamente, es que la paramétrica ha venido ajustándose tanto que no dejó margen para nada; cayó el Covid 19 y todos estamos complicados, pero vienen por nuestros salarios. Me parece que eso no es justo.

SEÑOR LATOUR.- Estamos acá porque se llegó al extremo de plantear una rebaja en el salario nominal, es decir, una disminución en la cantidad de billetes que nos quieren pagar, lo cual rompe con toda la normativa. Y, además, sin pasar por un Consejo de Salarios, por una negociación colectiva.

El compañero dijo que habíamos perdido, y es cierto: perdimos, vamos a perder y ya renunciamos al ajuste por inflación. Aquí estamos hablando de la mitad de una inflación de dos dígitos. Es una rebaja que aceptamos en el jornal y ahora hay que sumar la pérdida de horas. La Intendencia exige que trabajemos menos días, y no hablamos de

horas extra, sino de que llega a exigir, a plantear que trabajemos de lunes a viernes, por ejemplo, los guardas; esto significaría que no nos dejarían trabajar ni siquiera todos los días simples, ¿eh? La Intendencia obviamente no dice que bajemos los salarios, pero nos impone una rebaja de 7,5% en la masa salarial que, como se ha dicho, es falso que sea más del 70%. Es decir, indirectamente nos está pidiendo que rebajemos los salarios o que realicemos despidos. La intendencia tampoco está garantizando la estabilidad laboral¸ porque podría decir: "Bueno, pero acá se garantiza". Y hay una realidad de empresas que no son cooperativas y que ya han planteado abiertamente que no quieren retomar por lo menos a parte de sus empleados, cuando finalicen el seguro de paro. Entonces, la intendencia nos está obligando a que nosotros asumamos el papel de dejar sin su fuente de sustento a compañeros, mientras ella se lava las manos.

Hemos perdido beneficios de todo tipo y color.

¿Ustedes se imaginan aquí hay gente del transporte, porque hay consenso en todas las bancadas en cuanto a subir la edad jubilatoria por lo menos a sesenta y cinco años si hay una que no lo comparte, avísenme que la votaré, según la propuesta más light, aunque hay propuestas más duras, sin el seis más uno como tenemos ahora, a un compañero chofereando un ómnibus de trece metros, cobrando y con sesenta y dos, sesenta y cuatro o sesenta y cinco años? Sí; habrá algunos que podrán llegar a los ochenta, pero será un porcentaje ínfimo; ¡los demás no van a llegar a jubilarse! Tendrán problemas de columna y de todo tipo. Decir que hoy la función de transportista no es insalubre se da de frente contra cualquier evidencia médica, científica y lógica.

Reitero que hemos perdido beneficios de todo tipo. Me refiero, por ejemplo, hasta a una especie de seguro interno para la familia cuando moría un compañero trabajando. Eso ya las empresas no lo pueden dar porque hace mucho tiempo que no hay rentabilidad.

Hoy tenemos una pérdida de salarios. Si se cumpliera lo que promete la intendencia, que es patear para adelante el ajuste salarial de más del 6% en cuatro veces... Y digo "si se cumpliera" porque realmente si uno a lo largo de los años nunca vio cumplir un compromiso, puede decir que esta película ya la vio. Entonces, sin querer ser negativo, si algún compañero me pregunta si apostamos, yo apuesto a que el ajuste o la corrección no va a venir, porque en mi opinión no va a bajar la inflación a corto plazo, porque no va a recuperarse totalmente el sistema a corto plazo y porque las finanzas municipales no van a mejorar a corto plazo. Entonces, si la intendencia hoy no quiere afrontar sus obligaciones de cubrir los servicios que exige, en seis o en doce meses tampoco lo hará. Si no asume hoy la inflación, menos asumirá dentro de un año la inflación más una cuarta parte de lo que ahora dejamos para atrás. Pero nosotros ya estamos aceptando esa pérdida de salario por inflación, sabiendo que la intendencia no va a cumplir. Además, la intendencia nos exige esa pérdida extra del 7,5%, sin garantizarnos estabilidad laboral ni nada.

Tenemos una precarización laboral salvaje, básicamente, para solucionar los problemas de excedentes de permisos a la empresa mayoritaria. El problema de la intendencia es que está encaprichada en subsidiar permisos que están de más, porque Tabaré Vázquez en 1989 dijo que sobraban doscientos permisos de Cutcsa y le ha dado más permisos. Pongo un ejemplo bien claro, que estoy seguro que todos ustedes recordarán tal vez los más jóvenes no, y es el del M1. Esa línea iba desde la confitería Oro del Rhin hacia el centro, en el recorrido que hoy hace la CA1. Cutcsa dejó de hacerla, porque era mejor cobrar el boleto entero total, tenía casi el monopolio de 18 de julio; puso esos permisos donde quiso y unos años después le volvieron a dar más permisos para hacer el mismo trayecto con tres paradas más; literalmente: tres paradas más. Todos esos permisos que se sumaron, hoy a Cutcsa le sobran. ¿Y qué solución encuentra la

intendencia? Obligar a empresas que tienen un déficit de permisos. A Coetc le están faltando.

Es muy divertido cuando nos piden que ahorremos gasoil, pero si a mí me están faltando decenas de permisos para cumplir con el horario, la única solución que tengo es inventar coches virtuales. ¿Cómo se inventa un coche virtual? Muy fácil: tengo cien ómnibus, les saco un veinte por ciento del horario y me quedan quince o dieciocho coches más. Aumento el estrés del chofer, aumento la siniestralidad, tengo problemas de exceso de velocidad y multas; tengo una cantidad de problemas derivados que terminan con compañeros en el Sanatorio Villa Carmen y esto es literal, aunque pueda sonar grosero. Además, termino con ciudadanos heridos o muertos por los excesos de velocidad. Pero nosotros tenemos déficits de permisos y para cumplir con un servicio mediocre porque hay líneas que si las van a esperar podrán comprobar que demoran y van hasta la boca tenemos que dar horarios cada vez más cortos. Y la nuestra no es la cooperativa que tiene más problemas. En ese sentido, Ucot tiene más problemas que nosotros, y también la única solución viable está en esos horarios cada vez más cortos.

Pero al mismo tiempo la intendencia nos exige demorar menos en el tramo, es decir, que el usuario demore menos en hacer su viaje, lo cual es totalmente incompatible, y nos pide que trabajemos cuatro horas. ¿Por qué? Porque hay una empresa a la que la misma falta de planificación y la misma falta de … vamos a dejarlo ahí, por parte de la intendencia ha llevado a que tenga una cantidad de permisos descomunales. Y simplemente con eliminar esos permisos…

Esto tiene que ver con relaciones laborales y no con transporte; sé que algunos compañeros entienden de transporte, pero otros no tienen la obligación. Por eso quiero aclarar que los permisos no son una bolsa de caramelos que se le da a una empresa. Eso se debe a una razón muy simple. ¿Ustedes se imaginan lo que sucedería si se permitiera a las empresas poner los permisos por donde quisieran? Ustedes verán que hay líneas que van absolutamente vacías, que son un servicio realmente social. En una zona de quinteros casi todo el mundo tiene locomoción. Básicamente, se lleva a escolares de ida y vuelta. Ese es un servicio social que se compensa con que les dan líneas que son literalmente una fábrica de billetes. Entonces, la intendencia lo que da son permisos para determinada línea; no son para que se pongan donde uno quiera o se le cante.

Ustedes saben nuevamente apelo a quienes tienen más años, porque quizás los demás no conozcan esta realidad que hay un montón de líneas de ómnibus que Cutcsa no brinda como, por ejemplo, las líneas 107, 108, 114, 134, 135, M1, 101, pero ahí están los permisos.

¿Y en qué afecta desde el punto de vista laboral esto de las cuatro horas?, porque vamos a bajar a nuestro tema, porque este no es un tema empresarial, sino laboral. A mí me están forzando a trabajar veintisiete o veintiocho días al mes para cobrar veinticuatro, y aclaro que somos jornaleros. O sea, a mí no me dan mis días de descanso. Si cualquier trabajador trabaja veinticuatro días, cobra veinticuatro jornales. A nosotros nos dicen: "No, ustedes van a trabajar todos los días que queramos, pero habrá días que valdrán medio jornal".

(Diálogos)

——Sí, es importante aclarar que somos jornaleros.

Entonces, se nos va a hacer trabajar cuatro horas y a veces nosotros tenemos los relevos fuera de Montevideo. Por ejemplo, un compañero que vive en La Teja de pronto tiene que ir hasta el Shopping Costa Urbana para relevar lo que se llama relevo al vuelo y trabajar medio jornal para que luego lo releven en el mismo lugar la forma de eliminar

horas dobles u horas extra es poner tres turnos, y después volver a la casa, por cuatro horas. Además, tenemos horarios rotativos, etcétera.

Entonces, todas las medidas que se están aplicando implican una precarización del trabajo y lo más grave es que no se deben al coronavirus. Esto ya se intentó imponer por resolución municipal en el año 2017 a pedido de Cutcsa, porque esa empresa pide eliminar la presencia de los coches de las demás empresas porque tiene superávit de coches.

Olvídense que son parlamentarios e imaginen que son directores de Tránsito y Transporte de la intendencia y los empiezan a llamar los vecinos diciéndoles que la línea 427 pasa cada veinte minutos. Si hoy, con los permisos que tenemos pasamos cada trece, imagínense la situación. Pero el problema no son los veinte minutos, sino, por ejemplo, si hay una rapiña, una indisposición de un pasajero o un accidente, en ese caso se demora cuarenta minutos. ¿Qué hacen ustedes como ente regulador? Van a terminar dando a otra empresa el permiso de recorrer por ese carril. Y eso es lo que nos han hecho.

Cuando aumentó la demanda de la línea 404 por el nuevo Shopping, no se nos permitió poner más coches, pero ahora Cutcsa, que pidió la línea 77 de Raincoop y la obtuvo, no la cumple, porque no es cumplirla si en vez de ir a Plaza Independencia, va al Shopping Nuevocentro. Entonces, no pidas la línea; dejásela a alguien que la quiera cumplir.

Todo eso es para solucionar problemas empresariales puntuales y presupuestales. Esos más de cien permisos, o doscientos, de los que hablaba Tabaré en aquella época, hoy deben ser un número por lo menos similar; recordemos que hoy se necesitan más coches para cumplir una línea por el tráfico, la cantidad de semáforos, etcétera, pero también hay más permisos. Así que estamos hablando de que por lo menos hay un 10% de la flota total urbana de Montevideo que está sobrando. Ahí se podrían solucionar los problemas económicos de la intendencia en cuanto al subsidio. Pero no; la variable de ajuste siempre es el trabajador, precarizando sus condiciones laborales, quitándole salario continuamente por una razón o por otra, aprovechando cada situación, como por ejemplo que no vamos acorde a la inflación, y ahora directamente nos plantean una rebaja al salario nominal.

Obviamente, esta es una situación irregular. Esto no ha pasado por el Consejo de Salarios, lo que también es irregular, porque se cambian las condiciones en forma fáctica, y ¿cómo lo hacen? Simplemente como ente regulador quitan los recursos y después dicen: "Arréglense", con palabras más bonitas, pero básicamente apuntan a eso.

El compañero era de Raincoop ¿y cuál es la experiencia que tenemos? Se nos pide y damos y damos.

Me encantaría que estuvieran acá el flaco Suárez o Hugo Bosca, gente del sindicato. De hecho, Hugo Bosca en el anterior período municipal fue director de Tránsito y Transporte. ¿Por qué me gustaría? Porque ellos podrían explicar hasta qué punto ellos, en su buena fe muchos compañeros lo entendieron como una traición; yo hoy, tal vez con otra perspectiva, los entiendo, creyeron que permitiendo una pérdida para el conjunto de los compañeros y solucionando los problemas a la intendencia, en parte, esta iba tener una actitud de clemencia o de respeto a los compañeros, puntualmente hacia Raincoop; me consta que fue así. Pero del total de compañeros de Raincoop más de cien quedaron fuera del sistema. Es decir que se nos pide y se nos pide, pero del otro lado nunca hay nada.

Entonces, si cada cosa que se nos quita es única y exclusivamente para solucionar los libros contables de la intendencia, se nos pide todo ese sacrificio y se sigue

presionando a las cooperativas, siempre al borde del rojo, ¿cuál es la contrapartida? No tenemos derechos laborales, no tenemos derecho a estabilidad, no tenemos derecho a que se nos respete el salario, no nos vamos a poder jubilar; yo sí, porque ya estoy ahí, pero muchos compañeros no, a pesar de tener sesenta y cinco de edad y tener los años necesarios manejando un ómnibus.

Sería bueno que tuviéramos alguna forma de que por lo menos se respete lo acordado. Estamos aceptando perder el ajuste por inflación y sabemos que no nos lo van a dar nunca. Ya los compañeros del sindicato accedieron a eso y ya lo cedimos, de facto.

Perdónenme, compañeros, pero hace pocos días yo le decía a alguien que el ajuste que están dando es por debajo de la inflación, pero te lo cambio: dame el 3% y yo te bajo a vos el 7,5%, y no estamos hablando de todo lo demás que perdemos. Y si me preguntan, de corazón contesto: yo no confío en que haya voluntad de que las cooperativas existan dentro de veinte años, porque a mí el amigo Marcelino, que estaba en Consorcio Metropolitano, en el club Coetc, después de decirnos en la cara que él apostaba al cooperativismo, a los veinte minutos nos dijo que en quince o veinte años él vislumbraba una sola empresa en toda el área metropolitana. Entonces, ¿qué nos piden? ¿Cuánto hay que ceder?

Yo les voy a contar lo que cedieron ellos y un compañero presente lo puede confirmar. Ellos terminaron trabajando por $ 500 por día; literalmente, y no había aguinaldo, licencia ni nada; hasta ahí se bajaron. Todos sabemos cómo terminaron y hubo compañeros a los que se les acabó el seguro extendido como a Rodolfo y ni siquiera tenía para los remedios, y hubo compañeras que tuvieron que dejar sus hijos con los abuelos.

SEÑOR OTERO AGÜERO.- Comprendemos la dimensión del planteo y del problema, que va muchísimo más allá de lo salarial; va también en función del sistema hay quienes lo llaman así, o del proyecto de vida, que es el cooperativismo, y entendemos que hay que hacer todo el esfuerzo posible por mantener el cooperativismo.

Simplemente, se dieron dos o tres datos se dieron varios y algunos pueden tener un grado mayor o menor de exactitud, pero rumbean, pero voy a pedir si me pueden certificar uno: la salvaguarda de los puestos de trabajo en el marco del convenio que ya firmaron Cutcsa y COME con el sindicato. Yo no ví el negro sobre blanco; no ví el acuerdo, pero tengo entendido que ese punto está saldado. Entonces, como en varias oportunidades se dijo que de alguna manera estaba en peligro la fuente de trabajo, quería saber si en un minuto nos podrían decir dónde les dijeron eso, si lo vieron escrito, o si lo tienen por escrito.

SEÑOR LATOUR.- El tema de la garantía de la estabilidad laboral también estaba firmada cuando los compañeros de Raincoop quedaron en la calle. El tema de la bolsa estaba firmada, estaba escrito en negro sobre blanco cuando se cerró Raincoop; me refiero a una bolsa de trabajo y a que toda empresa debía contratar a esos compañeros cuando hubiera vacantes. ¿Saben qué pasó? Más de cien compañeros de Raincoop quedaron en la calle y fueron a la bolsa de trabajo. ¿Y saben qué más pasó? Entraron docenas de compañeros en las empresas de transporte; incluso hubo un llamado a familiares de y los compañeros de la bolsa no fueron integrados al sistema.

Siempre se puede mentir con los números de verdad, ¿verdad?, pero los que mienten no son los números, sino quienes los explican. Por ahí les podrán decir que en la bolsa de trabajo de Raincoop no quedó nadie, y eso es verdad, pero tampoco entró casi nadie a trabajar. Los compañeros que fueron consiguiendo cualquier changuita o laburito incluso alguno bastante dudoso, porque hoy por hoy también están tecleando o ya lo han perdido no figuran en la bolsa, pero no entraron al transporte, a pesar de que el

transporte contrató y no estamos hablando de gente que compró una cuarta parte en Cutcsa lo que, obviamente, es otro tema; estamos hablando de que Cutcsa contrató y la intendencia y el ministerio habían firmado que tenían que entrar los comprendidos en los convenios de la excooperativa Raincoop. Y estamos hablando de un rubro totalmente subsidiado, aunque es mentira que el subsidio sea más del 70%; es, si no mucho menos no es un tema para este ámbito, pero si quieren les explico brevemente cómo se miente ese número, un porcentaje enorme de recursos departamentales y nacionales. Es decir que si hay una firma del gobierno nacional y del gobierno departamental y los recursos de las empresas dependen de esos gobiernos no hubo voluntad de cumplir el convenio.

Si quieren brevemente les puedo explicar el tema, porque van a volver a escuchar al compañero Inthamoussu hijo de un amigo de familia decir que el 101% de la tarifa del transporte se refiere a costos laborales. ¿Qué pasa? Hay subsidios que son generales y que van por el pasajero. Cada vez que un estudiante pasa la tarjeta, la intendencia paga; cada vez que un militar pasa la tarjeta, el ministerio paga. Esos son recursos que podríamos llamar genuinos, estándar de la empresa. Pero hay otros subsidios que son puntuales a un rubro, y hay uno que es especialmente importante, gigantesco y, entonces, tiene una incidencia muy grande en la paramétrica, y es el del gasoil; es el segundo rubro en el transporte. Pero el subsidio no va como recurso para la empresa, sino como un subsidio directo al gasoil. Entonces, por ejemplo estos son números reales, de aproximadamente $ 27.000.000 sobre $ 109.000.000 o $ 111.000.000 mensuales para que tengan una idea de la incidencia general, el Ministerio nos daba $ 20.000.000 o $ 21.000.000. Entonces, yo estoy sacando más de un 15% de la paramétrica porque en vez de $ 27.000.000 pagué $ 6.000.000 o $ 7.000.000. Por lo tanto, si yo saco el porcentaje con un costo de gasoil de $ 6.000.000, obviamente, me sube el porcentaje de todos los demás rubros. Ese tipo de trampas contables se realizan, en mi opinión, de muy mala fe, para presentar ante la opinión pública a los trabajadores como el problema.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tengo un par de consultas para hacer y parto de la base de que este es un tema sumamente importante, no solo desde el punto de vista laboral, sino de todo lo que tiene que ver con el transporte en general. En su momento lo hablamos con el señor diputado Gerhard: seguramente sea alguna de las propuestas plantear la posibilidad de que esta Comisión de Legislación del Trabajo y Seguridad Social y la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas trabajen en forma conjunta para abordar estas temáticas.

Aquí se han planteado algunas cosas que no deberían quedar como interrogantes porque hablamos de la administración. Tanto la intendencia como el Poder Ejecutivo hacen un esfuerzo por el 38% de los recursos que se necesita para el manejo de todo el transporte. Y cuando se plantea que hay mecanismos para trampear los números debe ser algo que nos preocupe. Así lo vemos nosotros.

Lo primero que me surge preguntar es quiénes son los dueños de las herramientas en las cooperativas; ¿es una delegación de trabajadores, de obreros, o son los cooperativistas los dueños de los instrumentos y de las herramientas? Creo que es importante poner todos los elementos sobre la mesa para poder dar una discusión en profundidad si es que queremos trabajar sobre la base de un estudio profundo.

En cuanto al tema de la intervención pregunto lo siguiente. Me imagino a una intendencia con un aporte de 14% de subsidio al transporte y tú lo decías en su momento en relación con el tema de los pases libres, ¿tiene algún mecanismo para intervenir a algunas de las empresas del transporte, ya sean cooperativas o no?

Estas son algunas de las preguntas que quería plantear.

Entendí perfectamente lo que ustedes nos trasmiten en cuanto a la rebaja de la carga horaria y cómo afecta en el bolsillo de los trabajadores. Por lo que hemos escuchado, se va en camino de aplicar un sistema guarda conductor, lo que significará una reducción en la cantidad de puestos de trabajo.

SEÑOR JISDONIAN.- Me gustaría que expliquen un poco más profundamente lo relativo a la rebaja salarial, si es un tema de horarios o de dinero, cómo fue la negociación, de qué calidad fue y cómo se lo comunicaron a ustedes en las distintas instancias.

SEÑOR ARIAS.- Yo soy socio de UCOT, tengo el 50% de la participación social de esta empresa, y pertenecía a la cooperativa Raincoop.

Con respecto al tema salarial, voy a reiterar prácticamente lo que dijo Denis. Esto fue por transitiva, como en matemática: a la empresa se le saca un porcentaje de subsidio; esto se maneja de diferente manera en una sociedad anónima, pero en las cooperativas, como somos socios y "propietarios" entrecomillado, nos tenemos que hacer cargo si no nos dan los costos.

¿Cómo se aprobó esa resolución? Esto salió del intendente Di Candia. Es más, siendo un ente regulador me parece que al menos en la parte escrita tendría que mejorarse porque hablaba de jornadas laborales. Nosotros no tenemos jornadas laborales, sino jornales; es decir que si el ente regulador no sabe ni cómo trabajamos es algo grave.

En el medio de la pandemia a ningún gremio se le quitó dinero, pero a nosotros nos aplicaron una rebaja salarial encubierta; a la empresa le quitan algunos subsidios y, por lo tanto, se tiene que hacer cargo. ¿Cómo lo va a hacer cuando endémicamente se ha venido rebajando la rentabilidad de las empresas?

En el transporte la rentabilidad de la empresa ahora es cero gracias a esta resolución del intendente. No sé a cuánto ascendía porque se ha bajado tanto la rentabilidad del boleto que cuando pasa algo de esto, no hay cómo jugar ni a dónde ir. A su vez, la intendencia te obliga a cumplir con los servicios de transporte. ¡Ojo!, estamos todos de acuerdo y lo hicimos durante varios meses sin ningún protocolo de higiene, ¡igual que la policía! Los transportistas somos inmortales porque ni siquiera tapabocas teníamos.

La intendencia exige cumplir con servicios que dan pérdidas. Hablando coloquialmente: decidite. ¿Qué pretende de nosotros? ¿Que cumplamos los servicios a pérdida y todavía le entregue dinero de los subsidios que me tiene que entregar? Los números no cierran por ningún lado. Nos tendrían que premiar por salir a la calle cuando sabemos también lo sabe cualquiera que haya viajado en un ómnibus, aunque haya sido hace veinte años que a la gente le gusta tosernos y estornudarnos encima. ¡Estamos superexpuestos!

Entonces, al cumplir los servicios de la forma en que ellos nos piden entiendo que no es sensato que nos descuenten ese dinero, y menos en tiempos de crisis. Nosotros no estamos generando ingresos. No sé quién lo dijo, pero con la crisis hemos llegado a vender el 20% de lo que sería una venta normal.

A su vez, nos quieren hacer un plan a veinticuatro meses. Pasaron dos meses desde que plantearon este tema y ya están levantando los números. El sábado trabajé en cierta línea y prácticamente recaudé como un día normal. Se está notando una mejoría; abrieron los shoppings, comenzaron las clases. ¿Voy a aceptar un tratado a veinticuatro meses cuando hay otros números sobre la mesa? No creo que sea algo coherente.

Además, en nuestro caso la rentabilidad de la empresa va de la mano. ¿Por qué? Porque hay que destacar que los cooperativistas aportamos por el IRPF y las sociedades anónimas no

Ustedes nos podrán decir, comillas, hablando mal y pronto: "Manejate"; es cierto, yo elegí este sistema, pero la competencia tiene otros costos. Si para mí sacar un coche a la calle me implica más costos que los que puede tener una sociedad anónima, la paramétrica no puede ser igual para todos igual.

Si bien es cierto que aportamos al BPS y vamos a tener una jubilación y la sociedad anónima no, o ellos pueden optar y nosotros no, el IRPF no lo evadimos. Esto es importante. Siento que pasa lo mismo que lo que ocurre a nivel general en Uruguay, es decir, al que cumple, lo mata, y al que evade, no se le hace nada. Hay que plantear estas inequidades del sistema; no quiero hablar mal de las sociedades anónimas, es su forma y yo la respeto, pero cuando uno exige cosas a los demás debería contemplar las diferentes situaciones. Este es un punto de vista muy personal, pero en una pandemia el momento es más sensible para todos; por ejemplo, yo estuve dos meses en el seguro de paro.

Quise ser claro y explicar la forma en que se descuenta.

SEÑOR LATOUR.- Como toda cooperativa, nos regimos por la Ley de Cooperativas y más allá de que puede haber alguna variación en la ecuación de poder asamblea directorio, nosotros somos los dueños de la herramienta, de los coches. Los compañeros fueron cooperativistas y después pueden informar; creo que sería algo muy técnico, pero puedo adelantar que puede haber tantas diferencias en la ecuación de poder asamblea directorio como puede existir en un régimen republicano entre presidencialismo y parlamentarismo. ¡Los dueños somos nosotros!

¿Qué capacidad tiene el ente regulador para intervenir? ¡Todo! De hecho podría intervenir las empresas. Formalmente nosotros somos permisarios; nosotros estamos encargados de cumplir con un servicio social por encargo de la intendencia y formalmente somos permisarios precarios, como a nivel nacional son los suburbanos. Todos recordaremos que Copsa alegó que ciertas líneas eran deficitarias y que el ministerio dijo que se las retiraba; Copsa dijo que no y el ministerio le dijo: "Pará: vos me estás reclamando porque me decís que esto es pérdida; bueno, ya te solucioné tu pérdida". Copsa no quería entregar las líneas y le dijeron que se las sacaban. Entonces, le diría que tiene todas las herramientas; si las usa o no es otro tema. Puede haber infinidad de consideraciones a favor y en contra.

En algunos casos, en el pasado, eso pudo haber sido necesario, pero también reconozco que si se hubiera hecho hasta el día de hoy probablemente estarían los carteles criticando la medida. Bueno, pero ese es un tema político.

Por otro lado, acá no hubo ninguna negociación. Los compañeros de Ascot se reunieron chiquicientas veces prácticamente con las mismas personas para que les tomaran el pelo; queda feo y muy chabacano decirlo así, pero es lo que sucedió. Los argumentos fueron: "Esto ya está decidido, ya firmó la UTC y no tiene vuelta atrás". Aclaro que UTC es el sindicato de Cutcsa.

Me gustaría que buscaran información cuando en el pasado vinieron los compañeros de la UTC a denunciar un funcionamiento muy irregular -ustedes no estaban en ese momento. Tuve una discusión sobre la reglamentación sindical; recuerdo que les dije: "Si no nos autorregulamos es difícil que no nos regulen de afuera". Durante muchos años UTC no tuvo elecciones, pero igual va y firma. Estos son los argumentos. No hay negociación. Esto tendría que haber ido al Ministerio de trabajo, tendría que haber habido un descuelgue, tendría que haberse abierto una instancia de negociación, pero nada de

eso se hizo. Lamentablemente, esto es una medida unilateral a través de la cual el ente regulador dice a las empresas "Hagan tal cosa" y como son permisarias el margen de maniobra es cero.

¿Cómo fue la rebaja, resumidamente? Bueno, ahora les explico, pero quiero centrarme en que no solo hay una rebaja salarial, sino también una precarización. Si a mí me hacen venir los treinta días del mes, trescientos sesenta y tres días al año para cobrar veinticuatro jornales por mes, algo no está funcionando. Si tengo que venir todos los días por cuatro horas, termino cobrando quince jornales. No solo es la rebaja. La rebaja se da en que no hay ajuste no existe el 4%, el 3%, el 1% ni el 0%, con la promesa, que no creo que se cumpla, de que se pagará más adelante en cuatro etapas. La experiencia me dice que cuando llegue la otra etapa nos dirán: "No, no puedo porque tengo el ajuste más esto", y de nuevo la patearán para adelante.

Pero supongamos que cumple; ahí ya tendríamos una pateada para adelante en dos años para cobrar lo que hoy ya tenemos de rebaja del salario real. Pero aparte tendríamos una rebaja en el nominal, en el recibo, importante, que debería cubrir el 7,5%. ¿Cuál sería la forma de que no existiera esa rebaja? Esta es la parte más vidriosa de todas. ¡Despidos!, directos, indirectos, ¡o sanciones! Yo agarro, endurezco el cumplimiento de la reglamentación… No hay cristiano que no le erre en un horario que le dice que treinta y siete tiene que estar en la Caja de Jubilaciones, y cuarenta y cinco en la plaza 1º de Mayo, y que nueve minutos después tenés que estar en el Paso Molino y catorce minutos más tarde en la plaza Colón. ¡No hay forma de que no se te vaya para delante o para atrás! Y me pongo rígido y tengo menos gente a quien pagarle el sueldo. Esto parece surrealista, pero es la forma que se termina aplicando para que cierren los números. Claro, en esto no figura la firma del intendente, pero es la realidad. Esto es muy sencillo; es como si mañana yo les dijera: "Ustedes para su funcionamiento" ta, ustedes son autónomos, se autoejecutan el gasto y se lo aprueban, pero pongámosles igual "tienen que bajar un 7,5% el costo salarial", bajan el nominal, despiden o sancionan a la gente.

Quiero detallar algo mencionado por el señor Arias. Estamos en crisis por el coronavirus y llegamos a perder más de $ 3.000.000 por día. ¡Saquen la cuenta de lo que es eso! Una empresa con 1.140 personas en planilla perdiendo más de $ 3.000.000 por día. Esto es en lo que se traduce la disminución de la venta de boletos que yo mencioné.

Por razones lógicas, compartibles y entendibles creo que nadie aquí estará en contra el ente regulador nos dice: "Usted mantenga la flota en la calle y quiero que la mantenga en un porcentaje mucho mayor, un 30% arriba de lo que es necesario". Esto también es comprensible. ¿Quién puede negar que en una epidemia se necesiten más coches para que la gente no viaje tan hacinada? ¡Es indiscutible! Pero eso requiere mayores subsidios, no menores.

Hoy la intendencia disfruta de la ventaja de que gran parte de nosotros bah, todas las empresas, creo- tienen gente en el seguro de paro, lo cual le permite trasladar un costo de la operativa al BPS. Pero está cargando al BPS, o sea, a Rentas Generales porque el déficit del BPS termina en Rentas Generales. Pero, al mismo tiempo, nos baja el subsidio y a los que quedamos, o quedan, bueno, que se les baje el salario.

En cuanto al costo por coche: no es un tema para este lugar sino para transporte; no es un tema laboral.

Voy a encarar el tema en titulares. Las cooperativas tienen coches mucho más eficientes que Cutcsa. Aquí me sirve el número mentiroso de 71%, 72% o 73%; ahí me encanta, aunque sea mucho menos. Supongamos que el costo salarial real es el 70% de la operativa. ¿Tiene sentido utilizar coches chicos con poca capacidad? Si yo le pago el

mismo salario a una persona que lleve una carolina de 8 metros que manejando un acoplado de 20 metros, ¿cuál es el coche más eficiente? Pero se nos castiga por tener coches más eficientes, porque se distribuye el subsidio del gasoil por el consumo de cada coche, no por el consumo por pasajero o por capacidad. Me dirán: ¿Cutcsa está atada? No; cuando los compañeros quisieron comprar coches chicos les dije que si yo fuera Salgado compraría camionetas escolares, si le sobran cientos de coches. ¿Para que tendría coches eficientes que implican un mayor costo operativo si le sobran los permisos? Para él, cuanto más chico, mejor. A nosotros, que tenemos déficit, nos sirven los coches más eficientes; curiosamente, a veces nos ponen importantes trabas cuando compramos coches grandes; se nos han puesto trabas importantes. Se ha llegado a establecer en una normativa departamental el ancho que podían tener los coches para el L14 y curiosamente Cutcsa hace líneas locales con coches con el tamaño que quiere. Nosotros necesitaríamos tener coches más grandes y en mayor cantidad. Pero lo cierto es que cuando salgo a la calle cada coche es más costoso durante la operativa y, además, el costo salarial es mayor porque yo pago todos los aportes, cosa que no discuto ni me parece algo a modificar, porque aparte hay una realidad: ¡esos aportes me los subsidia la sociedad! Es absurdo pedir que la sociedad me subsidie los aportes y no devolvérselos; bueno, curiosamente, algunas empresas lo están haciendo.

SEÑOR PEREIRA.- El subsidio habría que hacerlo por separado; tendría que haber una paramétrica para COME, otra para Cutcsa y una tercera para las cooperativas, porque trabajamos y aportamos de diferente manera.

¿Por qué firmaron la UTC y COME? ¿Cómo lo interpreto yo? Porque son empresas que tienen gordura: de la paramétrica les sobra algo y no es necesario perder jornales para que la empresa funcione porque tienen otros beneficios que no poseemos las cooperativas. Por ejemplo, COME tiene casi un 500 % de quebranto, lo que equivale a $ 6.000 o $ 7.000. La propuesta interna que ellos tienen es de perder esas cosas, que no es salario. Ellos cuentan con cinco presentismos y si pierden uno todavía les quedan cuatro. Es decir, tienen soluciones internas que les dan pie para firmar un convenio o para negociar con la intendencia en base a la paramétrica que la comuna nos exige en este momento. Las cooperativas no contamos con esto. Como he dicho, venimos con una paramétrica muy justa, que ya no se puede bajar más. ¡Es imposible hacerlo porque no tenemos de dónde sacar! No tenemos recursos, no hay más.

SEÑOR PRESIDENTE.- Muchas gracias por la visita y la información.

Es un tema muy interesante; todos los días se aprende con relación a este asunto.

Nos quedó pendiente lo relativo al subsidio al gasoil, pero como he dicho la idea es abarcar esta temática junto a la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas para tener un conocimiento más global, a fin de pensar en algunas medidas o aportes para realizar desde el Poder Legislativo con la idea de buscar una salida a esta situación.

Una vez que se retire la delegación, vamos a intercambiar opiniones con los legisladores respecto a los pasos a seguir. Creo que la versión taquigráfica de esta sesión debería llegar a manos de la intendencia y de los Ministerios de Transporte y Obras Públicas y de Trabajo y Seguridad Social.

Son temas que trataremos de consensuar con los trabajadores.

(Diálogos)

——Aprovecho para aclarar una situación que se dio con el encabezado de la nota. Allí dice: "Grupo de obreros del transporte del sector cooperativas".

(Diálogos)

——Por eso consulté si eran cooperativistas, dueños de las herramientas o empleados de las cooperativas. Quedó claro cuál es la situación.

SEÑOR PEREIRA.- En un caso de pandemia, la intendencia nos aplica esta ordenanza, pero si en lugar de decir: "Vamos por tu salario o te bajo la paramétrica" ya está diciendo que viene por mi salario porque no hay más de dónde tocar, nos dijera: "No les vamos a cobrar la patente por veinticuatro meses", sería otra cosa.

También se podría plantear lo mismo que se hizo con Cutcsa, hace muchos años, durante el gobierno de Jorge Batlle si no recuerdo mal, en que se le exoneró del aporte patronal porque se fundía, se caía a pedazos y había que levantarla, sacarla adelante. Se legisló de alguna manera y se hizo eso.

Hay otros caminos que se pueden transitar, sin llegar a nuestros salarios.

SEÑOR PRESIDENTE.- Entendido.

Muchas gracias por sus aportes.

(Se retira de sala la delegación de obreros de las cooperativas del transporte de pasajeros)

——Si estamos de acuerdo, enviaremos la versión taquigráfica de esta sesión a los Ministerios de Trabajo y Seguridad Social, de Transporte y Obras Públicas, de Industria, Energía y Minería y de Economía y Finanzas, y a la Intendencia de Montevideo.

Se levanta la reunión.

